

## 「鈴木商店・鉄軌道への係わり」

～ 企業と鉄軌道を計画し地域の発展を支えた ～

神戸地下鉄道・阪神海岸鉄道の発起人に

### (1) 鈴木商店が鉄道を？・鈴木商店とは？何も知らない43年前の私の出来事が！！

出石鉄道の歴史と廃線跡をたどる目的に出石に出掛ける。元出石鉄道社員を探し現役当時の話を伺う。その際に「江原から西に神戸の鈴木商店が鉄道線を敷設する計画があった」と聞くと、当時鈴木商店を知らなかった。40年目にこの話が役立つことに。またこの社員様のご家族に会えることに。

\* 『最初で最後の鉄道展。出石鉄道』が豊岡市の「但馬国府・国分寺館」で平成27(2015)年2月～5月まで開催される。講演会で講師が鈴木商店記念館HPの話題を紹介される。

### (2) 但馬軽便鉄道（鉱山地帯兵庫県但馬地方への進出）

阿瀬金山・中瀬金山（日本精鉱株式会社）・明延鉱山・生野鉱山とほとんどが廃鉱となっている。中瀬金山は昭和10(1935)年に中瀬鉱業株式会社（現在の日本精鉱株式会社）に。

鈴木商店が計画した庄境の鉱山は落盤により廃鉱に。現在も汚染水の中和対策を実施しています。費用は、国・県等公的なお金が投入されています。日本精鉱株式会社は双日の関連会社です。阿瀬金山は、廃鉱に。村は廃村に。集落自体が無くなっています。生野銀山は、観光施設として運営されています。明延鉱山も観光施設として運営されています。

大正5(1916)年9月10日	神戸の鈴木商店が(江原～三方村(現豊岡市日高町)庄境)の鉄道敷設免許申請
同年12月18日	鈴木商店に鉄道敷設免許交付
大正6(1917)年11月28日	工事施工認可申請期限延期が許可される。
大正7(1918)年8月	鈴木商店、米騒動で焼打ちに遭う。
同年	日高町長・藤本俊郎、山田から出石、日高を経て、鳥取(若桜)に抜ける構想を持っていた。日高から西へ、鈴木商店という神戸の商社に働きかけ、鉱山鉄道として敷設出石～日高間は会社設立を計画中
同年8月9日	工事施工認可申請
大正8(1919)年5月19日	工事施工認可されるが、鈴木商店は鉄道建設を断念
同年5月21日	鈴木商店が鉄道建設権を日高町日置 藤本俊郎に譲渡 同年6月27日、出石鉄道に敷設免許が下りる。
同年8月9日	但馬軽便鉄道株式会社設立登記
大正13(1924)年3月26日	工事竣工期限延期申請不許可
大正15(1926)年1月21日	鉄道敷設免許失効。免許状返納命令が出る。
*参照資料：北近畿鉄道物語・『最初で最後の鉄道展。出石鉄道』より	

(3) 鞍手軽便鉄道・・・(1921. 7. 15 合併認可)・(機関車：2。旅客車2。1920～1953)  
・帝国炭業(1929.9.4 譲渡)→九州鉱業(1935. 6.19 譲渡)→筑豊鉱業鉄道(1952.8.6 譲渡)→筑豊鉄道(1954.10.1 廃止)

大正元(1912)年、松江玖重氏が西新町炭鉱の名で経営に当たっていた。  
大正3(1914)年、福岡鉱業株式会社株式会社が買収し福岡炭鉱と改称した。  
大正6(1917)年1月、船成金として有名であった 山本唯三郎氏が買収  
大正10(1921)年5月、鈴木商店系の帝国炭業株式会社が経営した。  
大正14(1925)年以降、直営をやめ福岡炭鉱株式会社による経営になる。  
昭和2(1927)年、姪浜鉱業がこれを買収のうえ休止した。  
昭和 2(1927)年、金融恐慌で帝国炭鉱株式会社の親会社鈴木商店が破綻した。  
昭和 4(1929)年 5 月、起行小松炭鉱とともに麻生商店に買収され、新たに設立された九州鉱業株式会社の所属になった。麻生商店が鉱業権者  
木屋瀬炭鉱区は請負掘りが多く、炭鉱合理化の中で炭鉱再編が進められた。  
昭和 10(1935)年 1 月、北代市治氏は、筑豊鉱業鉄道株式会社を設立。  
昭和 37(1962)年 11 月 9 日、筑豊鉱業株式会社木屋瀬炭鉱は、閉山？ 昭和 39(1964)年 1 月 29 日、鉱業権消滅。

◎遠賀川を利用し、川艀(かわひらた)、あるいは五平太船と呼ばれる石炭船で芦屋や若松に運ぶ。

(4) 防石鉄道…ここだけは経営参加では無く、整理後の施設資材の活用を考えたが  
山陽から山陰までを結ぶ、壮大な計画で大正 3(1914)年に設立された防石鉄道。設立当初は石見益田の石、三田尻の三から石三軽便鉄道と称し、開業時に防石鉄道と名を変えた。その後山口線が開通したことにより防石鉄道の当初の計画はあえなく潰れている。

ここ中国地方には幾多の陰陽連絡鉄道が計画され、ことごとく挫折している。この鉄道も残念ながらその中の一つに数えられてしまった。裏返せば、廃止された鉄道が多いともいえる。

- \* 昭和 14(1939)年 7 月 10 日、鉄道運輸営業廃止許可申請書を鉄道省あて提出
- \* 昭和 15(1940)年 2 月 15 日、鉄道運輸営業廃止許可申請書を取下
- \* 昭和 39(1964)年 7 月 1 日、防府 - 堀間全線廃止
- \* 平成 4(1992)年 4 月 1 日、防長交通に吸収合併され消滅

金子直吉の考え (廃線後の施設資材の再利用・・・北海道の羽幌炭鉱鉄道敷設に利用)

昭和十年頃、太陽曹達(かつての鈴木商店の子会社。後・太陽産業、現・太陽鉱工)は防石鉄道株式会社を買収。同鉄道は、三田尻沢、堀駅間約二十キロメートルの交通、木材、農産物等資源物資運輸の役割を果たしている。羽幌炭鉱鉄道は昭和十六年、北海道苫前郡の羽幌炭鉱から省線終端駅、築別駅まで延長十六キロメートル余りの鉄道を敷設し、時局石炭輸送に努力している。

大正 8(1919)年に開業した防石鉄道は経営難から身売り説が出たが、結局救済買収は実現しなかった。その後大株主であった広島瓦斯電軌(現在の広島ガス・広島電鉄)が所有する株式の 8 割を神戸市の太陽曹達に譲渡する事件が起きた。その太陽曹達は防石鉄道の軌条を羽幌炭鉱鉄道に転用する計画をもっていた。そこで社長の狩野蔵次郎は軌条その他を鉄価高騰という機会に処分し、債務の支払いに充てることを考えたが地元の反対にあいこの計画は中止に。その後、防石鉄道は鉄道部門を廃止し、バス部門にすることとして昭和 14(1939)年 7 月、鉄道運輸営業廃止申請書を鉄道大臣あて提出した。ただこれは日中戦争のさなかで認められず、その後太陽産業の援助と政府の補助により鉄道運輸営業を続けることとなり、廃止申請書は昭和 15(1940)年 2 月に取下げることになった。

>>>山口県図書館 HP より

資料 1『防府市史 通史 3』近代編第 4 章第 1 節 3-4 逆境時代の防石鉄道

広島瓦斯電気軌道株式会社より株式を譲渡された太陽産業\*(原資料の表記のまま転記)が自己の経営する北海道羽幌鉄道にレールを転用する計画を立てた旨の記述あり。(\*正しくは“太陽曹達”)

資料 2『防長交通 60 年史』第 8 章現代編 防石鉄道株式会社と合併

広島瓦斯電気軌道株式会社より株式を譲渡された太陽産業\*(原資料の表記のまま転記)が北海道の鉱山用にレールを転用すべく計画との記述あり。(\*正しくは“太陽曹達”)

資料3『防長新聞』昭和15年2月21日2面「見よ上方商人の手腕 防石鉄道の撤廃会社側から進んで取止 鈴木系大資本いよいよ動く」

鉄道撤廃取り止めの会社発表の記事の中で、買収後の経緯説明に「買収後レールを撤してこれを北海道方面に持ちゆき新鉄道の敷設に使用する計画」があった旨の記載あり。

## (5) 山陽電気軌道

山陽電気軌道と下関

- ・長府鉄道:大正3(1914)年4月22日、長州鉄道、東下関 - 小串を蒸気鉄道として開業
- ・山陽電気軌道:大正15(1926)年12月25日、松原 - 壇ノ浦 (5.38km) 開業

昭和17(1942)年11月1日、小月 - 西市間の鉄道路線を有していた長門鉄道を合併、同社の鉄道線となる。昭和46(1971)年2月7日、下関駅 - 唐戸 - 東下関 - 幡生を廃止し、鉄軌道事業全廃。

昭和30年代はバスの時代に(昭和33年、関門国道トンネル完成)。平成26(2014)年9月27日(土)、サンデン交通は創立90年を迎えた。同社は、大正13(1924)年、山口県下関市に設立され、軌道線(路面電車)を運行していた山陽電気軌道を起源とする企業である。同時期に関門地区に一大コンビナートを建設する鈴木商店の関連企業のインフラ支援に大いに寄与した。また、鈴木商店は大正7(1918)年、長府地先埋立事業を計画し「長府土地」を設立したが、その開発地は、山陽電気軌道の「長府楽園地」や「長府野球場」等の付帯事業に活用され、両社は緊密なパートナーとして共同事業を展開した。

大正14(1925)年、下関・外浦に22,000㎡の土地に小動物園、花壇等の施設を運営したのを皮切りに、昭和4(1929)年には1万坪、3,000人収容の「長府野球場」を建設、昭和7(1932)年には隣接地に「西日本の宝塚」と呼ばれた「長府楽園地」を開場して一大テーマパークを経営したが(宝塚をイメージした)昭和13(1938)年、球場、楽園地いずれも閉鎖し、神戸製鋼所の軍需工場用地として売却した。

大正13(1924)年7月、下関山陽電気軌道株式会社を創立したときに、重役連は彦島から宇部まで線路を拡張する方針だったが、金子翁は、西は彦島から小倉、八幡へ船の連絡を行い、東は三田尻まで延ばす目論見で進める案を与えた。その旨に従い、社長林平四郎の指揮のもとに次々に拡張され、当時、下関、長府間延長十キロメートルおよび下関、幡生間延長六キロメートル、合計十六キロメートルを連絡し、自ら同地方工場および下関国際飛行場ならびに鉄道操車場と関門間との連絡を便利にし、下関市の発展を助け、その運輸交通に貢献し、自動車不足時代の当時、特に重大使命を果たしつつある。今も林家は山口の旧家として国会議員に。鉄道は、モータリゼーションの波にのまれ廃線となる。現在は「サンデン交通」と名を変えてバス会社に。

### ◎鈴木系(関門)への企業の進出

鈴木商店系企業の関門地域への進出状況を示した。まず金子直吉が、当時の企救郡柳ヶ浦村大字大里に精糖工場を建設することを決めたきっかけは、台湾の基隆港は工場を建設するには不向きなところであり、かつて神戸商業会議所で、稲垣満次郎が「東方策」という演説で、「石炭と運輸交通とが商工業の発達に最も緊密な関係がある」と言っていたのを思い出し、その資格を備えた場所は小倉と門司の間の大里付近で、流水の尽きない大川という川もあるということで、決定したという。なお九州鉄道は明治24(1891)年に大里駅(現門司駅)を開業させ、山陽鉄道も明治34(1901)年に下関まで開通している。

戦前の下関駅は、神戸以西では西日本一賑わった駅でもあった。

◎九州電気軌道株式会社は、明治末期から昭和戦前期にかけて、現在の北九州市域において軌道事業を営んでいた鉄道事業者である。略称は「九軌」(きゅうぎ)。西日本鉄道(西鉄)の前身にあたる。初代社長:松方幸次郎(1865年~1950年)

### >>> 設立経緯設

九州の北部に位置する北九州市は、昭和38(1963)年に門司市・小倉市・戸畑市・八幡市・若松市の5市が合併し成立した市である。小倉市は小倉藩の城下町に由来するが、他の都市は八幡製鉄所(八幡市にて明治37(1904)年本格操業開始)をはじめとする工場の進出による工業都市として、あるいは工場や筑豊地方の炭鉱を背景とする港湾都市として明治以降に発展した地域にあたる。この5市のうち洞海湾の西に位置する若松市を除いた4市を結んでいた電気鉄道がかつての西鉄北九州線であり、その大部分を建設した会社が九州電気軌道である。

## (6) 肥筑軌道……佐賀紡績

九州鉄道の開業と路線から外れた都市の危機感。短絡線的な路線を申請。「肥筑軌道(株)」は、佐賀～久留米両市間の最短交通機関を設置する目的で、佐賀市長・野口能毅、古賀製次郎、眞崎悟一等地元有力者が発起人となり鈴木商店の参画を得て大正5(1916)年12月に設立された。奇しくも佐賀紡績の設立と発起人、時期も同じ状況でのスタートであった。

◇本社所在地:佐賀郡巨勢村高尾(現・佐賀市巨勢町高尾) ◇資本金:320,000円

◇役員:取締役社長 辻泰城\* ◇専務取締役 眞崎悟一

◇取締役 山田兼介、土屋新兵衛\*、山口練一、谷治之助\*、内田清一

◇監査役 中島市次、南里献一、浅田泉次郎、草場又蔵、岡村国助

◇相談役 中嶋修治郎、木下猪之助、大島貞七、国武喜次郎 (\*鈴木商店関係者)

同鉄道の予定路線は、県下三養基郡豆津を起点とし院線\*佐賀駅に至る間および同起点から福岡県久留米市・院線久留米駅に至る総延長約22.6kmであったが、第一期工事として佐賀郡巨勢村高尾本社前より三養基郡三川村江見に至る11.2kmがほぼ完成を見た時、佐賀、久留米、唐津の有力者50余名の発起による「肥筑軽便鉄道」計画が持ち上がった。(\*内閣鉄道院)

肥筑軽便鉄道の計画路線は、肥筑軌道の路線に接近または合致することから、「軽便鉄道」による「軌道」の買収が決定。その結果、発起人に新たに佐賀側より野口能毅、吉田久太郎、古賀製次郎、眞崎悟一等の他、鈴木商店より辻泰城が加わった。

こうして肥筑軌道の路線を引き継ぐ予定の肥筑軽便鉄道は、院線唐津線と久大線(久留米・大分間の軽鉄)の中断区域である佐賀、久留米両市間約25.7kmに軽便鉄道を敷設する計画の認可申請を行った。(大正8(1919)年)しかし、久留米市街地への延長線は大正11(1922)年11月に鉄道免許が失効したこと、第一次世界大戦後の反動不況から計画は頓挫し、肥筑軌道と肥後軽便鉄道の合併は白紙に戻った。肥筑軌道は大正13年(1924)5月24日、崎村～高尾間が部分開業した。昭和10(1935)年6月6日廃止。(実際には、昭和9(1934)年に運行休止に)

### >>>福岡を中心に使われた914mmの鉄軌道について

◎太宰府馬車鉄道・南筑馬車鉄道・筑後馬車鉄道・小倉軌道・津屋崎軌道・朝倉軌道・三潁軌道・北筑軌道・柳河軌道・両筑軌道・鞍手軌道・黒木軌道・大川鉄道・中央軌道・徳力軌道・大隅軌道、以上福岡県。  
祐徳軌道・肥筑軌道・川上軌道、以上佐賀県。

### >>>西大寺鉄道、岡山県。

◎深川造船(佐賀県の財閥)……蒸気動車・蒸気機関車……肥筑軌道に納入か？

大正初期からの経済変化について:第一次大戦後機械工業部門の企業設立が相次ぐ、綿織物業(厚生舎:明治7年設立。年々機構改革。佐賀ネル:大正期には軍用木綿・夏用生地・巾着の製造)、機械金属鋳物業(谷口鉄工場・日本電機鉄工)、セメント製造(佐賀セメント)

### 佐賀紡績

大正5(1916)年以前、佐賀地域の企業家から紡績会社設立の議が起こる。紡績機の国内製造まだ十分でなく英国からの購入に、この為当時積極的な海外取引のあった鈴木商店に打診し導入体制がとられた。各地に紡績工場の新設計画が起こるが、機械の確保が問題に。肥筑軌道が大正5(1916)年に設立されたが資金難で建設の見通しが立っていなかった。ところが鈴木商店が大正5(1916)年、佐賀紡績に関与。肥筑軌道にも後援が明らかになると、株式も満株に。佐賀紡績の創立総会大正5年12月20日、株主337名。鈴木からは専務取締に井田亦吉、監査役に西岡貞太郎が就任。開業式大正7(1918)年2月11日。開業式を見学した田舎女の記事が工場の大さに驚き、の記事が佐賀新聞に。支配人は波多野恕吉(岡山県出身、岡山紡績・京都絹糸・大阪綿紡・南洋紡績から鈴木に入社の人物)に。

## (7) 羽幌炭鉱鉄道

### ◆羽幌炭鉱

設立 昭和 15(1940)年開坑 (大正 7(1918)年、鈴木商店が苫前炭田の鉱区を買収)

所在地 北海道苫前郡羽幌町

羽幌炭鉱は、鈴木破綻後に展開された事業である。鈴木商店は小樽支店員・富樫涓介(元・北海道大学の地質助手)を中心に浪華倉庫(小樽)の社員の協力を得て実施した地質調査の結果を踏まえ大正 7(1918)年、苫前炭田(留萌炭田の北部に位置する)の中心的な 30 数鉱区を買収する。

鈴木商店破綻後に北海道銀行から同行の担保に入っていた前記苫前炭田の鉱区譲渡を勧められた太陽曹達(かつての鈴木商店の子会社。後・太陽産業。現・太陽鉱工)は、同鉱区の買い戻しを決定。羽幌炭鉱は昭和 15(1940)年以降、築別坑、上羽幌坑、羽幌本坑の 3 炭鉱を相次いで開坑し、良質炭を産出した。

太陽曹達は、石炭搬出のため昭和 16(1941)年、「羽幌炭鉱鉄道」を設立し、羽幌炭鉱を同鉄道に吸収させ、同鉄道が一貫して経営する。羽幌炭鉱の生産量は、戦後のピーク時には年産 100 万トンを超え、国内有数の優良鉱として知られた。

羽幌炭鉱は、羽幌町の市街地から、道道 747 号線を東に約 20km 付近の山の中に集合住宅や貯炭場・ホッパー・選炭工場・運搬立坑などが朽ち果てた状態で点在している。当時国内有数の優良炭鉱とされ、最盛期には人口約 1 万 3000 人ものが住んでいた。昭和 36(1961)年、年間出炭量 100 万t を超え、昭和 43(1968)年には年間出炭量が 114 万t にもなった。昭和 45(1970)年 11 月、石油へのエネルギー転換に伴う特別閉山措置法を受け、羽幌炭鉱は閉山(設立から 30 年で幕を閉じる)。炭鉱の町は人口が急激に減少。昭和 45(1970)年 12 月、羽幌炭鉱鉄道は廃止になる。

## (8) 神戸地下鉄道株式会社

昭和 3(1928)年 3 月 31 日市会に上程。

第一期:武庫郡住吉町・葦合区・神戸区・湊東区・湊西区・林田区西須磨に…海岸

第二期:葦合区脇浜・神戸区・湊東区・湊西区・林田区西須磨に…中央部ヲ

事業費:8000 万円、計画は大正 15 年。市内に十五~十六の停留場を予定

神戸市の今後の政策に影響あり理由を 5 件付けて否決される。(昭和 3 年 3 月 31 日)

N01. 神戸市の地下線計画に抵触する為。 N02. 都市交通機関は統一する必要がある為。

N03. 市電経済に脅威を及ぼす虞がある為。 N04. 将来市民の福利を増進する主旨に於いて市営を可とする。 N05. 本市の地勢上並びに電力供給の統一上市営を可とする為。

発起人:神戸市・滝川儀作。有馬郡・水野正巳。東京・早川徳次。有馬郡・山脇延吉。神戸市・金子直吉。

神戸市・播磨喜三良。神戸市・戸田宗吉。神戸市・竹馬隼三郎。神戸市・鶴谷忠五郎。神戸市・吉田喜一郎。

神戸市・友国彦左衛門。明石郡・深沢増吉。神戸市・岩崎虎。

## (9) 阪神海岸鉄道株式会社

大正 14(1925)年、此の種の諮問案が 4 件を数え、同年 7 月 28 日の市会には 3 件がまとめて諮問されている。「神戸市葦合浜辺通を起点とし、海岸線を経て、大阪市此花区桜島に至る」間に汽車鉄道を敷設運転しようという計画であった。

「阪神電気鉄道」阪神電鉄支線、神戸葦合真砂通から市内港区北福崎西之町まで

「阪神海岸電気鉄道」土居剛太郎氏ほか十四名、兵庫県青木から市内此花区島屋町まで

「阪神海岸鉄道」稲畑勝太郎氏ほか十一名、神戸葦合浜辺通から市内此花区〇島町まで

「阪神海岸鉄道」井上角五郎氏ほか九名、神戸南本町から市内住吉区浜桜町までの四線あり、

阪神海岸鉄道株式会社(神戸の生田川から海岸を縫うて大阪に達するもので出願代表者は福沢大四郎氏)

阪神海岸鉄道株式会社(名称は前と同じだが内容は別で、神戸の出発点は小野浜駅、出願代表は松方幸次郎氏、従来鈴木系統で願い出て一度不許可になったことがある)

阪神電気鉄道株式会社(地方鉄道法によるもので神戸の出発点は生田川)

阪神海岸電気鉄道株式会社(阪神間青木から海岸を走り大阪に達す)

### ◎阪神海岸鉄道株式会社:発起人

- \* 松方幸次郎:神戸市山本通。 \* 稲畑勝太郎:大阪市南区順慶町。 \* 鹿島房次郎:神戸市山手通。
- \* 喜多又蔵:大阪市天王寺区小宮町。 \* 滝川儀作:神戸市兵庫水木通。 \* 鈴木岩治郎:神戸市東須磨○山畑。
- \* 湯川忠三郎:大阪市東区高麗橋詰町。 \* 西正次郎:神戸市山本通。
- \* 発起人総代:吉本亀三郎:兵庫県武庫郡御影町

### (10)南朝鮮鉄道

内鮮連絡の新ルート

戦前、内地と朝鮮半島を結ぶ手段としては、下関・釜山間の関釜連絡船が有名でしたが、昭和5(1930)年12月、新たなルートが誕生しました。下関と麗水を結ぶ川崎汽船の関麗航路から、**南朝鮮鉄道という私鉄(麗水港・全南光州間)の列車を介して朝鮮総督府の鉄道に接続し、京城(現・ソウル)やその先の大陸に至るとい**うものです。沿線の豊富な農水産物の集散という役割も期待されました。

こうした私鉄誕生の背景には、大正末に鉄道網開発を目的として、「朝鮮私設鉄道補助法」などが制定されたということもあります。南朝鮮鉄道は、わずか2年たらずの突貫工事で、港湾開発と約160キロの路線が完成し、のちに朝鮮総督府の鉄道に買収されています。まさに国家の思惑のもとにその生涯をたどった私鉄でした。

本社:朝鮮慶尚南道(キョンサンナムド)馬山府(現在の韓国慶尚南道昌原市(チャンウォンシ))

設立:大正9(1920)年1月

朝鮮南部「馬山(マサン)府～木浦(モッポ)」間の産業開発ならびに交通目的のため、鈴木商店京城支店長・小山庄三が発起人となり、大正9(1920)年1月設立。金子直吉によって社長には坂出鳴海(明治9(1876)年～昭和3(1928)年)が起用された。坂出は、高知県出身、元大蔵省技師で朝鮮総督府土木局工務課長の経歴があり、鈴木商店の幹部・楠瀬正一の次男。また、坂出の妹(楠瀬の次女)・龍子は、依岡省輔の妻であり、鈴木商店との繋がりが強い。設立時の他の役員は、専務に土屋新兵衛、取締役長崎英造、西岡貞太郎、小山庄三、岡本良太郎、藤田謙一、監査役に金光庸夫が就任した。

大正10(1921)年9月30日当時の主要株主は、金光庸夫(大正生命、日本教育生命)、鈴木よね、山下亀三郎(山下合名)など鈴木関係者で45%を占めた。また佐賀紡績で関係が深まった野口能毅(佐賀市長)が株主に名を連ねているのが注目される。

大正11(1922)年から14(1925)年までに「慶南線(馬山～晋州)」70km(現在の慶全線の一部)、「全南線(松汀里～潭陽)」36.4km(現在の光州線の一部)が開通。この間、大正12(1923)年9月1日、同鉄道を含む私有鉄道6社が合併して「朝鮮鉄道(朝鉄)」が発足。坂出は、新会社の取締役就任。同時期官営鉄道として「朝鮮総督府鉄道(鮮鉄)」が朝鮮全土に運行されていた。朝鉄・慶東線(現在の大邱線、中央線、東海南部線の一部)や慶北線などは後に朝鮮総督府鉄道(鮮鉄)に買収され、また他の路線も民営鉄道会社に売却されたが、現在、旧・朝鉄路線はKORAIL(韓国鉄道公社)などの路線の一部区間に残り、営業を続けている。

>>>古市公威・内務官僚・鉄道官僚・朝鮮鉄道長官・土木協会・阪神電車の恩人。

### (11)その他

#### ①一般社団法人交通環境整備ネットワーク

地域鉄道を守ることは、沿線地域の足が確保されることにとどまらず、地域のコミュニティやその地域で培ってきた伝統・文化を守ることにもなります。

そのためには、沿線地域との連携のもとで地域鉄道と沿線の地域が共に活性化されることが必要。交通環境の調査研究並びに整備を推進します。

## ②神戸電鉄

### 神鉄サポーターズくらぶ

粟生線の利用促進や地域の活性化などにより、粟生線を未来に残していこうという思いを持った方の集まりです。乗って残そう未来の鉄道。

>>>会員募集中

## 山脇延吉翁

有馬郡道場町出身、農政家・政治家

私財を出して神戸有馬電気鉄道を守った人物・戦前全国の農民の「自力更生」運動を提唱した人物

## ③おもしろ雑学

金子直吉と安徳宮の共通の話題

- 1、 神戸市須磨区一の谷の安徳宮内裏跡伝説の地の近くに金子邸が。
- 2、 関門地区に鈴木商店関連の企業があり壇ノ浦の戦いで安徳帝が亡くなりました。
- 3、 高知県仁淀川町生まれの金子直吉氏、「安徳天皇陵墓参考地」が近くの横倉山に  
(高知県高岡郡越知町五味・越知)

>>>参考にさせていただきました資料・施設・団体

一般社団法人交通環境整備ネットワーク発行資料と HP・山口県史・佐賀市史・下関市史・下関市公報広聴課・防府市 HP・嘉麻市 HP・神戸市史・神戸市会史・国立公文書館・朝日新聞・神戸新聞・佐賀新聞・村野山人翁小傳・神戸村野工業高等学校・山陽鉄道物語・鉄道国有始末一斑・鉄道建設と地方政治・サンデン交通八十年史・鉄道ピクトリアル・神戸駅史・山陽鉄道創立史・鈴木商店記念館 HP・ウィキペディア・北海道羽幌町 HP・羽幌町郷土資料館 HP・須磨学「山陽・鉄道・三様」・下関駅百年史・みなくる佐賀 HP・ミツカン水の文化 HP・嘉麻市 HP・豊岡市「但馬国府・国分寺館」HP・日高町史・関門地域の工業化と鈴木商店(下関大学・論文)・私鉄史ハンドブック・JTB 鉄道廃線跡を歩く・軽便鉄道時代・地形図でたどる鉄道史・鶴嘴さんのブログ・『東方策結論草案 上』・神戸電鉄 HP・道場町史・NPO 法人須磨歴史倶楽部・NPO 法人ツーリズム研究機構